

第14回トラック輸送における取引環境・労働時間改善奈良県地方協議会

日時：令和8年3月4日 14:00～16:00

場所：奈良県トラック会館2階 会議室

I. 開会

○事務局（奈良運輸支局 東）

それでは、定刻となりましたので、ただいまより第14回トラック輸送における取引環境・労働時間改善奈良県地方協議会を開催させていただきます。委員の皆様におかれましては、お忙しい中御出席いただき、誠にありがとうございます。

議事進行を務めさせていただき、奈良運輸支局の東と申します。

まず、本協議会の運営につきまして御説明申し上げます。初めに、本日御参加いただいている皆様へのお願いがございます。携帯電話、スマートフォンはマナーモードにさせていただくなど、議事のスムーズな進行に御協力のほどをお願い申し上げます。

次に、委員の皆様へのお願いになります。本協議会につきましては、公開させていただいておりますので、また、記録作成のためICレコーダーによる録音・写真撮影をさせていただきますので、御承知おきのほどをお願い申し上げます。

最後に、報道機関の皆様をお願い申し上げます。本協議会は公開としておりますが、カメラ撮りにつきましては、会議冒頭の挨拶までとさせていただきます。議事に入ってからカメラ撮りにつきましては、御遠慮いただきますようお願い申し上げます。

次に、お手元の資料についての御確認をお願いいたします。上の封筒に入っております資料には、議事次第、委員の名簿、出席者の名簿、配席図、設置要綱、そして資料1、資料2、資料3、資料4、資料5に加えて、2つ目の封筒で「参考」と記載しております封筒の中には、参考資料として、外国人の雇用に関するセミナーに関するチラシなどを同封しておりますので御確認ください。不足などがございましたら、事務局までお知らせください。

また、お時間の都合上、大変恐縮ではございますが、代理で御出席された方も含めまして、委員の皆様への御紹介につきましては、委員の名簿と出席者の名簿をもって代えさせていただきます。

それでは、本協議会の開催に当たりまして、近畿運輸局自動車交通部次長の河原より御挨拶申し上げます。

○河原次長

ただいま御紹介いただきました、近畿運輸局自動車交通部次長の河原と申します。第14回トラック輸送における取引環境・労働時間改善奈良県地方協議会の開催に当たりまして、一言御挨拶申し上げます。

委員の皆様方におかれましては、大変お忙しいところ、本日御出席いただきまして誠にありがとうございます。本協議会は、共同事務局である奈良労働局、奈良県トラック協会とともに、学識経験者、荷主団体、労働組合、関係行政機関などの幅広い関係者が一堂に会して御議論いただく貴重な場でございます。これまでも、様々な立場から、トラック運送業における取引環境の適正化や長時間労働の抑制に対する幅広い知見をいただくなど、本協議会が果たしている役割は非

常に大きいものであると認識しております。

我が国の物流につきましては、物流の2024年問題として社会的関心を非常に集めました。物流革新に向けた政策パッケージなどに基づく官民の取組の成果などによって、現時点では大きな混乱を招くことなく、物流の機能を維持できております。しかしながら、トラックドライバーの担い手不足が喫緊の課題であり、我が国の物流機能を維持するためには、トラック運送業の取引環境や労働環境の改善が必要不可欠となっております。そのため、取引適正化や多重下請構造の是正などを図るための物流改正法が昨年4月より一部施行されております。さらには、昨年6月に議員立法により、適正原価の遵守義務などを盛り込んだトラック適正化二法が成立し、現在、施行に向けて準備を進めているところでございます。トラック運送業の取引環境や労働環境の改善を実現するためには、荷主をはじめとする関係者の皆様の御協力が必要不可欠でございます。本日は、2024年問題に対応した各社における取組内容などを関係者の皆様と共有することで、今後のさらなる改善につなげていきたいと思っております。

本日は改めて皆様に御理解と御協力をお願い申し上げるとともに、忌憚のない御意見を頂戴いただけますよう、よろしくお願いいたします。

○事務局（奈良運輸支局 東）

続きまして、公益社団法人奈良県トラック協会会長の塚本様より御挨拶を申し上げます。

○塚本委員

改めまして皆様、こんにちは。奈良県トラック協会の塚本と申します。どうぞよろしくお願いいたします。本日は座長蓮花様、お忙しい中、本協議会の運営をどうぞよろしくお願いいたします。ありがとうございます。

今我々を取り巻く環境においては、法改正が多く相次いでおり、特にトラック適正化二法の成立によってトラック運送業界が大きく変化している中にあり、毎日毎日頭の中を更新していかないと、なかなかついていくのも必死で大変な時期ではないかと思っております。ただ逆に言えば、各行政機関によってトラック運送業界の背中を押していただいている状態ではないかと思っております。本協議会の目的は、トラック運送業における取引環境の改善、また長時間労働の抑制、これらが一番中心の目的になっておりますので、我々も押していただいた背中、きちっと振り返って、会社の中で労働環境の改善であったり、トラックドライバーの待遇改善であったり、そうした方向に進んで行けるようにしていく必要があると思っております。一方で、令和7年6月に成立しましたトラック適正化二法は、施行時期は一応大枠が決まっております、契約内容の書面の交付義務化は、物流改正法の令和7年4月1日施行にてすでに開始しておりますが、白トラの取締りであったり、許可基準の追加であったり、何と言っても事業許可の更新の申請が大きな改正かと思えます。更新制、適正原価の遵守義務は、施行時期が決まっている訳ですが、やはりトラック運送事業者の間では、ちょっとなかなか疑心暗鬼になっておられたり、今後どのようにしていくのかについて不安に思っておられたりしている会員も多くいらっしゃいますので、奈良県トラック協会としては、いろいろなことが決まる中でこれらの不安が解消できるようにセミナーや講習会等を通してフォローアップをしていきたいと思っております。

本日は忌憚のない御意見を交わさせていただきたいと思っておりますので、どうぞ最後までよろしくお願いたします。

○事務局（奈良運輸支局 東）

塚本様、ありがとうございました。

それでは、報道機関の皆様におかれましては、頭撮りはここで終了とさせていただきます。

では、以降の議事進行につきましては、蓮花座長にお願いしたいと思っております。蓮花座長、よろしくお願いたします。

○蓮花座長

蓮花でございます。今日は皆様、よろしくお願いたします。

限られた時間ではありますが、かなり盛りだくさんの内容となっておりますので、よろしくお願いたします。

それでは、議事に入らせていただきます。まず議題1の「トラック運送業における取引環境の改善及び長時間労働の抑制に向けた最近の取組などについて」資料1につきまして、奈良運輸支局から御説明をお願いたします。

○柏原首席

奈良運輸支局の柏原でございます。

私からは、資料1に基づきまして、国土交通省の取組について御説明をさせていただきたいと思っております。

最初に、政府における物流2024年問題への対応状況を説明させていただきたいと思っております。2ページを御覧ください。こちらは、物流2024年問題への政府の対応を示した年表となっております。令和5年3月から荷主、物流事業者、一般消費者が一体となって物流を支える環境整備につきまして、総合的な検討を行うため、「我が国の物流の基本革新に関する関係閣僚会議」が開催されており、同年6月に第2回を実施し、抜本的・総合的な対策をまとめた「物流革新に向けた政策パッケージ」が決定されました。この政策パッケージには、(1)物流の効率化、(2)商慣行の見直し、(3)荷主、消費者の行動変容を目的に、様々な対策を策定しています。商慣行の見直しとして、トラックGメンによる是正指導が盛り込まれたことから、トラックGメンが創設されました。直近の取組として、一昨年11月に物流産業全体の取引適正化を進めるためのトラックGメンを「トラック・物流Gメン」へ改組し、体制を拡充しております。また、一昨年に成立しました物流改正法の一部施行、下請法・下請振興法改正法の成立、議員立法によるトラック適正化二法が成立しています。

資料4ページにて、令和6年度のトラックドライバーの労働時間の実態につきまして、御説明させていただきます。こちらは、令和6年度における我々の自動車監査官によるトラック運送事業者への監査にて確認されました違反状況をまとめたものになります。左上を見ていただきますと、近畿全体の監査実施件数は140者であります。このうち、勤務時間などの基準告示違反を指摘した事業者は、およそ半数の55者となっております。その下は、主な違反項目でございますが、

1日の拘束時間、またその裏返しであります。休息期間、連続運転時間の項目についての違反が多く、違反割合としては、だいたい7割から8割という状況になっておりました。勤務時間などの基準告示の周知徹底と、法を遵守させるさらなる工夫が必要であると考えています。

資料6ページでは、国土交通省の最近の取組の紹介とさせていただきます。こちらは一昨年に成立しましたいわゆる物流改正法の概要になります。詳しい内容につきましては、割愛させていただきますが、昨年の4月から施行が順次始まっています。まず、荷主、物流事業者に対する規制的措置として、物流効率化のために、全ての荷主から何らかの措置に取り組みないといけないという内容の努力義務が昨年の4月1日から施行されております。さらにその下、一部の大規模な荷主などに対しては、強制的な義務ということで、中長期計画の策定や物流統括管理者の選任といった内容がございます。これは、本年4月1日からの施行となっております。また、トラック運送事業者の取引に対する規制的措置としては、荷主と運送事業者が運送契約を締結する際、契約内容を書面による相互交付や、多重下請構造の是正のため、実運送体制管理簿の作成についての義務などが昨年4月より始まっております。

7ページから、昨年4月1日から施行されている内容になりますので、割愛させていただきます。続きまして、10ページをご覧ください。こちらは、特定荷主などの指定になります。新物効法では、物流への全体の寄与度が高いと認められる一定規模以上の事業者を特定事業者として指定し、中長期計画の作成や定期報告などを義務づけ、その取組状況が判断基準に照らして著しく不十分と認められる場合、勧告・命令を実施する仕組みとしております。

11ページを御覧ください。また、一定規模以上の荷主につきましては、物流統括管理者として全体的な視点で物流効率化の調整に責任を負う役員クラスの方の選任を義務づけております。これらの一定規模以上の事業者に対する義務づけは、本年4月1日から施行を予定しております。

12ページでは、契約内容の書面交付、実運送体制管理簿の作成義務についての流れとなっております。現在、取り組んでいただいている内容となっております。また、昨年6月に成立しましたトラック適正化二法によって、本年4月1日から貨物利用運送事業者もこれら義務の対象になります。

13ページの図にて、御説明させていただきます。荷主は、貨物利用運送事業者へ運送委託を行う際も、今後は相互の書面交付を行っていただく必要があります。また、貨物利用運送事業者が元請事業者となる場合は、実運送体制管理簿の作成義務が発生します。

続きまして、16ページを御覧ください。こちらは、昨年の6月に議員立法という形で成立しましたトラック適正化二法の概要となります。左側の項に記載されております内容につきましては、大きく4つの柱がございます。1つ目は、許可・更新制度が5年ごとという形で導入するという内容でございます。2つ目は、現在、運賃や料金について規制的な措置が何もありませんでしたが、これに適正原価という概念を導入し、この適正原価を継続して下回らないように確保するという義務がかかってくるという内容でございます。3つ目は、多重取引構造の是正という観点から、再委託の回数を2回以内に制限するという努力義務の内容でございます。4つ目は、いわゆる白トラという事業許可や届出なく、有償の運送行為を行う者へ、荷主の方が運送を委託することについて罰則つきで禁止するという内容がございます。加えて、トラック・物流Gメンなどの是正指導の対象に追加されます。

17ページにて本法律の施行時期につきまして、御説明をさせていただきます。法律の公布から1年以内と3年以内の段階的に施行されます。1年以内施行につきましては、委託次数の制限、違法な白トラに係る荷主などの取締り、そして書面交付の義務などが利用運送事業者の義務が課せられるということになります。3年以内施行につきましては、5年ごとの許可更新制や適正原価の遵守義務、労働者の処遇確保義務というのが課せられています。許可更新制につきましては、適正原価収受状況を確認するため、2年の経過措置を設けることになっております。

19ページ以降にて、トラック・物流Gメンの取組につきまして、御紹介をさせていただきます。トラック・物流Gメンが行う荷主の是正指導のフロー図となっております。上から順に御説明させていただきますと、まずトラック事業者やトラックドライバーなどから国土交通省に荷主の情報が寄せられます。次に、国土交通省で精査した結果、いわゆる違反原因行為を荷主がしている疑いがあると認められる場合には働きかけを行います。働きかけ後、同様の違反原因行為の情報が寄せられた場合、次の段階であります要請を行うこととなります。要請を実施しても、なお改善されない場合には、勧告をするとともに、勧告した旨の公表を行うことになっております。さらに独占禁止法に抵触する疑いがあると認められる場合には、公正取引委員会へ通知を行うことが可能となっております。また、本年1月1日より取適法が施行され、トラック・物流Gメンに取適法に基づく指導・助言権限が追加されました。

20ページを御覧ください。トラック・物流Gメンが是正指導を行う違反原因行為とは、トラック運送事業者が関係法令などに違反する原因となるおそれのある行為のことをいいます。具体的には、図に記載しております長時間の荷待ち、契約にない附帯業務、運賃料金の不当な据置き、過積載運行の指示・容認、大雪や台風などの異常気象時の運送依頼、その他無理な運送依頼が挙げられます。

21ページは、トラック・物流Gメンによる荷主などパトロールの具体例になります。荷主などへのアポなし訪問・説明、荷待ち、附帯作業などの現状確認・指導、荷主への指摘、要請対象などのフォローアップ、トラックドライバーへのヒアリングなどで積極的に現場に出向いています。トラック・物流Gメンは、当事者の話を伺ったり、現地を確認したり、現場の方々との会話を通して荷主企業などに問題に気づいてもらい、改善に繋げるようにしております。具体的には、参考資料のチラシ、パンフレットなどを活用しながら、説明・周知活動を積極的に行っております。

次の22ページでは、トラック・物流Gメンの最近の取組の御紹介になります。昨年の11月までの実績は、荷主などに対して勧告5件を含む累計2,394件の是正指導を行っております。また、令和7年度は、10月、11月を集中監視月間と位置づけて、適正な取引を阻害するおそれのある行為をしている荷主や元請事業者に対する監視を強化いたしました。集中監視月間では、荷主企業の本社訪問や公正取引委員会と連携し、荷主などへの合同パトロールを全国規模で実施し、荷主などによる違反原因行為の未然防止などの観点から、物流改正法や本年1月に施行されました取適法の周知、啓発活動を合同で行っております。また、奈良運輸支局では、奈良県トラック協会と連携し、奈良・針トラックステーションでのトラックドライバーへの周知啓発、情報収集を行うとともに、独自取組として工業団地協議会などに対して、荷主によるトラック運送事業者への配慮に関する周知依頼を行いました。

23ページを御覧ください。これまで荷主パトロールを行った件数は、5,000件を超えています。

物流は長距離を結ぶ広域な経済活動であることから、運輸局はそれぞれの管轄にとらわれず動く必要がございます。そこで令和6年9月に、西日本の運輸局が合同で荷主などをパトロールするGメン合同パトロールを実施し、その後、各エリアにおいても実施しているところでございます。

最後の24ページでは、地方運輸局と公正取引委員会の合同荷主パトロールになります。昨年の集中監視月間において、令和8年1月から取適法が施行されることを踏まえ、荷主などの本社や着荷主が多い東京に全国の地方運輸局からトラック・物流Gメンが集結し、公正取引委員会本局との合同による大規模な合同荷主パトロールが行われました。引き続き、荷主などによる違反原因行為防止の観点から、物流改正法や取適法の周知を行ってまいります。奈良運輸支局といたしましても、関係機関などと連携し、今後も荷主などへの周知啓発活動を引き続き行ってまいります。

奈良運輸支局から説明は、以上になります。

○蓮花座長

御説明ありがとうございました。

続きまして資料2につきまして、奈良労働局から御説明をお願いいたします。

○古元監督官

奈良労働局から資料2につきまして、御説明させていただきます。

まず1番の産業大分類別全事業所数、こちらは令和3年の経済センサスより取っております。経済センサスは5年ごとに新しい統計データが出ることから、今年は新しい統計データが出る予定となっております。現在のところ、令和3年のデータが最新のものとなっております。

続きまして、2番のトラック監督結果一覧です。全国の傾向は、法違反率が令和4年は若干上昇したものの、全体としては横ばい傾向にあります。労働基準法第32条関係は労働時間に係る違反ですが、こちらに係る法違反が半数近くあり、三六協定の締結の届出、あるいは限度時間超過などの違反が多いものと思われまます。全国の改善基準告示の違反状況につきましては、総拘束時間、最大拘束時間に係る違反が高い傾向にあります。

続きまして、下は奈良県の状況です。奈良県の法違反は全国に比べて低い傾向にありましたが、令和6年は全国の違反率を上回っております。また、労働基準法第37条は、割増賃金に関する違反ですが、前年度と比べて上昇しており、これが違反率を押し上げた原因だと思われまます。改善基準告示違反につきましても、前年度に比べて大きく上昇しており、総拘束時間、休息期間、連続運転時間の上昇幅が大きくなっております。県内の陸上貨物運送業におきましても、割増賃金の適正処理に関わる指導と運転時間、休息時間の適正な管理を継続する必要があると思われまます。

続きまして、3番のバス・タクシー・トラックの監督結果対比表でございませす。バスとタクシー、ハイヤーにつきましては、表面上違反率が極端に出ておりますが、監督実施件数はトラックに比べて少数であり、1つの違反が違反率を大きく引き上げることがございませすので、御留意ください。当該産業種につきましては、全体的に労働時間と割増賃金に関する法違反が多く見られる傾向にあります。改善基準告示につきましては、トラック以外は特段の傾向を認めるには至りませすでした。

続きまして、4番の陸上貨物運送業（トラック）規模別違反率になります。これも50人以上の規模の事業場は、奈良県内では対象数が少数であるため、表面上の違反率は高くなっていることに御留意ください。実態としては、10人から29人の規模の事業場で、経年的にも違反率が高かったのですが、令和6年につきましては、全ての規模の事業場において、違反率は上がっている傾向があります。

続きまして、全体的な傾向につきまして、御説明させていただきます。改善基準が改正されて2年が経過しましたが、トラック運送業につきましては、新しい基準に対応し切れていない事業場があるというふうに推察されます。トラック運送業を取り巻く環境が厳しいことは理解しておりますが、適正な時間管理、適正な賃金支払いが求められていることを踏まえ、労務管理を行っていただきたいと思えます。

奈良労働局からの説明は、以上になります。

○蓮花座長

奈良労働局からの説明でございました。

続きまして資料3について、公正取引委員会から御説明をお願いいたします。

○奥居課長

公正取引委員会の近畿事務所で取引適正化調査課長をしております奥居と申します。

このたび、下請法が大きく変わりました。令和8年1月1日から中小受託取引適正化法、通称ですが、取適法として既に施行されております。

では、15ページを御覧ください。今回の法改正につきまして、物流の取引適正化に関するポイントを御説明いたします。運送委託の対象取引への追加です。これまでは、発荷主から元請運送事業者への委託は下請法の対象外であり、独占禁止法の物流特殊指定で対応しておりました。つまり、メーカーから運送の委託を受けた元請運送事業者が、さらに他の運送事業者に再委託した場合の取引、これが下請法の対象でした。物流につきましては、いわゆる2024年問題でドライバーの人手不足、残業規制に加えまして、契約にない荷役、それから荷待ちの行為を無償で行わせるといった課題が指摘されておりましたので、今回、これら業界の課題を踏まえ、新たにメーカーなどの発荷主とトラック運送事業者の取引も規制の対象にするとしたものです。取適法では新たに規制の種類として、特定運送委託が追加されます。御覧いただいている図で下のほうの発荷主から運送事業者への運送の委託はピンク色の矢印で記載されておりますが、新たに規制の対象に加わる特定運送委託です。

16ページを御覧ください。一番上に定義を記載しておりますが、特定運送委託は、基本的には販売や製造を請け負った物品、これを取引の相手方に対する運送を他の事業者に委託することを規制の範囲といたします。具体的には下の図に記載されている4つの類型が、特定運送委託として定義されております。左上の類型1のところを御覧ください。物品の販売を行う事業者が、その販売先のお客様に対する運送を他の事業者に委託する場合です。これは例えば、家具の小売業者さんが販売した家具の配送をトラック運送事業者に委託するようなケースを想定しております。そして、右の類型2を御覧いただきたいのですが、物品の製造を請け負っている事業者が、その

製造・発注したものに対する運送を他の事業者へ委託するような場合です。例えば、精密機械メーカーが完成した製品をお客様に届けるために、トラック運送事業者へ依頼するケースを想定しております。左下の類型3は、物品の修理を請け負っている事業者がその修理を発注した者に対する運送を他の事業者へ委託する場合です。例えばですが、自動車修理業者が修理した製品をお客様に送るためにトラック運送事業者へ依頼するケースを想定しており、このような取引が取適法の適用を新たに受けることとなります。

それでは、ページを進めていただきまして、20ページを御覧ください。こちらは、独占禁止法の物流特殊指定と取適法の比較の表です。下請法は、もともと独占禁止法の優越的地位の濫用を迅速・効果的に対処するためにつくられた特別法です。基本的な考え方としては、事業規模の大きな有力な事業者が、小さな弱い事業者に対して不当な行為を行うことを防止するために制定されました。よって法を執行するに当たっては、事業規模が大きいというのはどう判断するのか、小さい、弱いというのはどういう業者であるのか、どう定義するのかという問題がありました。これまでの下請法ではこれを資本金で、令和8年1月以降の取適法では資本金と従業員の数で画一的に規制を受ける発注側の事業者、それから守られる受注側の事業者を定義いたします。

さて、表の左側を御覧ください。緑色の表では、物流特殊指定（独禁法）を記載しております。特殊指定は、広く一般に全ての業界に適用される独占禁止法、これを特定の業界のみ特別に禁止行為とか適用対象を定めて指定するものです。この物流特殊指定では、禁止行為を定められるのですが、発注者の義務を定めることができませんので、御覧いただいているところで「義務」と記載しているところの横がハイフン、何も記載されていないことが分かるかと思えます。これまでは荷主とトラック運送事業者の取引は、緑色の物流特殊指定で規制しておりました。今年の1月1日以降は、荷主とトラック運送事業者との取引の間でも、対処できる部分は取適法で規制されることとなります。右側ピンクの取適法の義務のところを見ていただきますと、一番上に赤字で「発注内容の明示義務」とあります。これまで物流特殊指定、左のところでは、荷主はトラック運送事業者へ運送を委託する際に、発注者名を交付する義務はありませんでした。よって、荷主にとっては、今回の下請法の改正により新たに対応が必要となります。この発注内容の明示義務を我々は非常に重視しております。荷主が運送に含まれない荷役、それから附帯業務などを中小受託事業者へ委託する際は、委託の内容として運送の他、例えば委託する内容でバラ積み、バラ降ろし、リフト荷役など、委託する業務の内容を明確に記載していただく必要があります。このことによって、トラック運送事業者に対して委託している業務の範囲を明らかにすることができ、取引の透明化・適正化が図られると考えております。

さらにページを進めまして、47ページを御覧ください。これまで下請法の調査・指導は、公正取引委員会や中小企業庁のみが行っておりましたが、今回の法改正で国土交通省など、いわゆる事業を所管している官庁にも取適法の指導・助言権限が付与されました。

次の48ページを御覧ください。このような執行連携を強化する観点から、国土交通省と公正取引委員会は、先ほど運輸局からもお話がありましたが、合同で取組を行っております。近畿では、近畿運輸局とともに合同で新たに取適法の対象となり得る荷主に対して、取適法の趣旨を説明するなど、パトロール活動を昨年11月に大阪市内だけですが、行いました。

50ページを御覧ください。ここで、禁止行為の内容である委託事業者、発注側に禁止される行

為を1つ説明いたします。これは、12月までの下請法でも禁止されておりました。不当な経済上の利益の提供要請の禁止であり、委託事業者が自分のために中小受託事業者に金銭、役務、その他の経済上の利益を不当に提供させることです。用語は少し難しいかと思しますので、ごく簡単に言いますと、中小受託事業者の利益にならない協賛金を要求したり、ただ働きをさせたりしてはいけないということです。

下の51ページの図の一番下を御覧ください。物流につきましては、荷役や荷待ちの問題など、様々な指摘問題があります。トラック運送事業者に委託される業務の中には、運送以外にもいろいろな作業がこれまで含まれていたかと思えます。例えば荷役作業、積み込み、積下し、荷待ちの時間、荷主の都合による待機の時間、それから運送に附帯する例えば仕分作業、倉庫内作業、場合によっては作業場における掃除、ラベル貼りなどといったことを委託するといったこともあり得たかと思えます。もし、委託事業者がトラック運送事業者に運送を委託しまして、その際に運送の対価とは別に無償での荷役作業、それから長時間の荷待ちを実質的に強要したり、その分の対価を支払わなかったりといった行為をした場合は、取適法の禁止行為の1つである経済上の利益の提供要請に該当するおそれがあります。ですので荷主や大規模運送事業者に対しては、運送委託契約を締結する際には、運送の対価に加えて、荷役作業や荷待ちが発生する場合には、その分の対価についても適切に契約を交わし、適切にお支払いしていただくということになります。

52ページを御覧ください。昨年12月に大阪に本社があります大手の物流事業者のS社に対して無償で下請事業者に荷役や長時間の荷待ちを行わせたということで、当時下請法の中で最も重い措置の勧告の措置を取りました。これは昨年12月の下請法で対処しているとおおり、トラック運送事業者に対する勧告ですが、今後は荷主の同様の行為につきましても、取適法で対応していくということが可能になります。

以上、公正取引委員会から、物流の取引適正化に関する取組を御説明させていただきました。私からの説明は、以上になります。

○蓮花座長

御説明ありがとうございました。

続きまして資料4につきまして、近畿経済産業局から御説明をお願いいたします。

○平田室長

近畿経済産業局取引適正化推進室の平田と申します。産業部長の代理で出席させていただいております。どうぞよろしく申し上げます。

資料4にて、受託中小企業振興法の概要につきまして、簡単に御説明させていただきます。

この法律は取適法と同じく令和8年1月1日に改正されているもので、その概要につきまして、御説明させていただきます。

3ページを御覧ください。振興法の概要では、法の目的や適用対象、それから具体的な措置を記載しておりますが、改正箇所は、赤色の箇所になります。適用対象を御覧になっていただきますと、先ほど公正取引委員会から御説明がありましたように、①の取引内容では特定運送委託が追加され、②の規模要件では製造業とサービス業で分かれている訳ですが新たに従業員の基準

が追加されています。下の部分にて具体的な措置として①から⑤を記載しております。①振興基準を改正しているのが1点であり、それから②、③、④、⑤につきましては、資料の後半に基づいて簡単に御説明させていただきます。

4ページを御覧ください。この法律の目的につきましては、先ほど申し上げたとおり、下請中小企業の振興を図るための法律であり、旧下請法、今の取適法は規制法である一方で、本法は振興法という位置づけの法律になっております。後半で記載しておりますが、ほぼ取適法と同じであります。ただ適用対象では、(1)の委託契約類型は下請法、現取適法と同様である一方で、(2)の資本金は下請法よりも広い概念で、1円でも発注事業者が大きければ対象になると考えていただければと思います。

具体的にどういう点が改正されたかにつきまして、7ページを御覧ください。振興法の改正事項の概要は、①の課題としてサプライチェーンの深層における取引適正化対策にて、私どもはいろいろな調査で価格転嫁率をフォローアップ調査の中で挙げておりますが、その転嫁率は1次請から4次請のグラフのとおり、下の階層になるにつれてあまり芳しくない数字になっています。改正内容につきまして、本振興法の中で連携事業計画を立てていただき、今としては融資の支援の措置がございます。国にこの計画を提出いただき、こちらで認定する振興事業計画がある訳ですが、改正前は支援対象の事業計画は直接の取引関係のみでしたが、改正後はTier 0からTier 4等といった階層の中で直接の取引関係にかかわらず計画を立てることが可能になりました。

8ページでは、地方公共団体における取引適正化対策のお話になります。改正内容②は、地方公共団体も受託中小企業の振興に必要な取組の推進に努める、それから国、地方団体が密接な連携の確保に努める旨が明記されました。上に記載しておりますパートナーシップ構築宣言は私どもが力を入れている事業の1つであり、各都道府県、自治体と連携して今後も進めていきたいと考えております。

9ページの課題③を御覧ください。主務大臣による指導・助言を受けても改善しない例がありましたので、より具体的な措置を示して、その実施を促す「勧奨」ができる旨を規定したのが改正事項の3点目になります。

急ぎの御説明になって申し訳ありませんが、10、11ページを御覧ください。先ほど公正取引委員会から御説明がありました適用対象の追加と11ページの下請という用語の改正になります。御覧のとおり、「下請中小企業」を「受託中小企業」へ、「親事業者」を「委託事業者」へ、そして「下請中小企業振興法」を「受託中小企業振興法」へといった、「下請」などが含まれる用語を改正したという内容になります。

次に14、15ページを御覧ください。15ページの下請振興法に関連する取組につきまして、今3月を価格交渉促進月間と定めて、私ども経済産業省の中で価格交渉促進月間のPRに努めております。この後にフォローアップ調査を実施し、その調査の中にて親企業者、今で言う委託事業者の発注者リストをいつも公表し、業所管大臣から経営トップへ取引の方針の改善について指導や助言を行っています。前述の内容を半年ごとに進めているサイクルが15ページの青枠のサイクルになります。赤枠のサイクルは、各業界団体が自主行動計画を作成いただき、それをこの振興法に基づき、自主的にリバイス、改善をしていただいております。その自主行動計画を作成いただいているのは、14ページの91団体に上っているところです。取引方針の改善のサイクルは、

15ページの青枠にて示しております価格交渉促進月間を定め、その取引方針の改善のプロセスを進めているのが1点目と、業界ごとに自主的にその取引改善のプロセスを進めていただいているのが2点目になります。

最後に、パートナーシップ構築宣言につきまして、簡単に触れさせていただき、説明を終わりたいと思います。パートナーシップ構築宣言は、私どもだけではなくて、日本商工会議所や日本経済団体連合会も含めて連携体を組んで、パートナーシップ構築宣言を広めていこうと、力を入れている取組になります。パートナーシップ構築宣言は大企業だけではなくて、委託事業者と、それから受託事業者の共存共栄を目指して、発注者の側から代表権のある者の名前で宣言するものであり、これを宣言していただくとポータルサイトに載って、この企業については振興法に基づくいろいろな振興基準を遵守するというを自主的に宣言していただくものになっております。中身につきましては、16ページの(1)、(2)に記載しております望ましい取引慣行について自主的に発表していただくことで、2、3日後にポータルサイトへ掲載できますので、ぜひ皆様も、パートナーシップ構築宣言を前向きに検討していただければと思います。

私の説明は、以上になります。

○蓮花座長

御説明ありがとうございました。

続きまして、資料5につきまして、奈良県トラック協会から御説明をお願いいたします。

○森部長

資料5でございます。現在、物流業界は、いわゆる2024年問題の対応に加えまして、将来的な労働力不足や輸送需要の変化を背景とする2030年問題など、大きな構造的課題に直面しております。私からは、奈良県トラック協会における物流業界への課題対策への取組につきまして、御報告させていただきます。

まず、(1)の各種セミナーなどの開催になります。こちらは、事業者支援になります。①の物流改正法に関する説明会は、法改正への対応として令和7年4月施行の物流改正法に関する説明会を開催し、改正の趣旨や事業者が講ずべき措置について周知を行いました。近畿運輸局及び奈良運輸支局の協力のもとで開催し、荷主企業にも出席いただくことで、制度への共通理解の醸成を図りました。②と③につきましては、価格転嫁を円滑に進めるため、運賃交渉相談会と標準的運賃活用セミナーを開催し、自社原価の把握と適正運賃収受に向けた交渉力の向上を支援しました。加えて、トラックドライバーの健康確保を目的とした④の過労死等防止対策セミナー、労働時間短縮や生産性向上を目的とした⑤のDX推進セミナー、法令遵守を目的とした⑥の法令遵守セミナー、人材確保・定着をテーマとした⑦の労働環境改善セミナー、さらには2030年問題に対応するための中長期的視点のセミナーとして⑧の物流の2030年問題対応セミナーなどの説明会を通して、トラック運送事業者へ多角的な支援を実施しました。

3ページにて(2)適正化事業の推進につきまして、御説明させていただきます。改正貨物自動車運送事業法に基づきまして、違反原因行為に関する情報を把握した場合に、国へ通知する仕組みが令和6年8月に新設されたことを受け、当協会では適正化事業調査員を2名選任しており

ます。運用開始から令和8年1月までに定期的に事業者へ訪問する巡回指導時にて、延べ220事業所に情報収集を行ったところでございます。しかしながら、現時点にて奈良運輸支局へ情報提供を行うまでに至った事案はありません。こちらにつきましては、少し御説明をさせていただきますと、違反情報に係るアンケート調査の回答には、「特になし」の回答がほとんどであります。事業者には、本制度は守秘義務が徹底されていることや、申告された荷主含めその周辺の複数荷主への訪問など、身元が特定されにくい仕組みを説明しておりますが、情報提供までには至っておりません。一方で、巡回時の聞き取りでの感触としては、情報をお持ちの事業者も一定数存在していると感じております。情報提供に至らない背景には、申告による特定、いわゆる身ばれへの不安や取引関係への影響といったことが理由として、なかなか申告に踏み切れない状況があるのではと考えております。昨年度、奈良運輸支局のトラック・物流Gメンが運送事業者を訪問した際に、直接申告のあった案件では、申告者に対応結果などのフィードバックができなかったことへ不満の声もありました。申告者へのフィードバックにつきましては、昨年10月に是正指針が見直され、一定の範囲で申告事業者へのフィードバックが可能となりました。今後は説明会などの機会を通じて、制度の周知を行いつつ、安心して申告しやすい環境を醸成し、制度の実効性向上を図ってまいります。

最後の4ページでは、(3) 荷主企業などへの周知になります。物流の課題は事業者のみでは解決できないため、荷主企業の理解と協力が不可欠です。そのため、県内の製造業を中心とする約1,000社の荷主企業へ適正化事業情報誌「あすか」を年2回発行し、過積載防止や物流効率化に関する協力依頼を行っております。参考資料の中に、その適正化事業情報誌「あすか」を2回発行したものを同封しておりますので、また御覧ください。そして、②働き方改革推進に係る広報では、新聞広告、テレビCMなどへの掲載を通じて、働き方改革や適正運賃収受への理解促進を広く社会に発信しております。

以上、奈良県トラック協会では、事業者の経営力強化、法令遵守の徹底、そして荷主を含めた社会全体への周知を一体的に進めることで、物流の持続可能性確保に取り組んでおります。今後も関係機関と連携しながら、安定的な物流体制の構築に努めてまいります。

奈良県トラック協会からの報告は、以上になります。

○蓮花座長

御説明ありがとうございました。

それでは、ここで議題1の説明に対する御質問がございましたら、挙手にてお知らせいただきますようお願い申し上げます。御意見、コメントにつきましては、この後お願いいたしますので、この場では御質問のみお受けしたいと思います。いかがでしょうか。

○今仲委員

奈良県商工会連合会の今仲です。御説明ありがとうございました。

資料1にていわゆる「白トラ」の取締りのお話がありましたが、実態として白トラは、1次、2次、3次、4次といった下請構造のどの階層にて主に発生しているのでしょうか。また、白トラに対するトラック・物流Gメンの取組はどのぐらい強化されているのかを教えてください。

と存じます。特に各地の白トラの話からずれてしまいますが、白タクも奈良公園等でかなり走っており、白トラや白タクが何とかならないか、もっと厳しい措置が取れないかと非常に感じております。

○蓮花座長

質問への回答は最後に答えさせていただきます。他に御質問はございますでしょうか。

私から最初の資料1の10ページの特荷主の指定は、9万トン以上の荷主が上位3,200社程度ということですが、奈良県外荷主であっても奈良県下のトラック運送事業者が運送を引き受けることは大いにあり得ると思います。そこで、特定荷主の指定がどれぐらい奈良県に影響があるのかに関連して、奈良県の特定荷主の数について、ほとんどないのかそれとも少し多いのかは分かりませんので、質問いたします。

他に質問はありますか。

他に質問がありませんでしたので、先ほどの今仲委員と私の質問につきまして、事務局からお答えいただければと思います。

○事務局（近畿運輸局 田中課長）

近畿運輸局貨物課の田中と申します。御質問どうもありがとうございます。

先ほど1つ目の御質問であるいわゆる「白トラ」の発生する階層が元請なのか1次請なのか2次請なのかにつきましては、特にどの階層で発生するかというところの差はないと考えております。結局荷主であったり元請けであったりが、もちろん普通に自家用で運べるものを今まで委託するのは全然問題ありませんが、有償で運ぶのに白トラを活用する場合には、令和8年4月1日以降は委託した荷主などにも罰則が規定されるとともに、トラック・物流Gメンが荷主などに対して違反原因行為として是正指導を行うという形になっております。

2つ目の座長から御質問いただきました、特定荷主の数につきまして、3月末時点で、事業者が自ら特定荷主に該当しますと報告した者を国が指定することになっており、現時点では何者が対象となって、府県ごとに何者あるかにつきましては、現時点では把握できていないところです。

以上になります。

○蓮花座長

皆様、ありがとうございました。

それでは、意見交換に議事を移したいと思います。では、はじめに奈良県トラック協会より、事業者団体のお立場から県内におけるトラック業界の現状などについてお伺いをしたいと思います。よろしく申し上げます。

○吉岡委員

こんにちは、奈良県トラック協会の吉岡と申します。

今現状では、荷主による予約システムの導入につきまして、荷待ち時間が大体60分から15分ぐらいに減少したという報告がされております。また、トラックドライバーの労働負担の低減、ま

た作業効率向上が可能になったという事例報告もあります。確かに予約システムの導入によって倉庫納品において混雑の低減やいろいろな流れもスムーズになっている面がある一方で、一部の予約システムでは、2時間後の枠を予約したとしても、予約時間から順番待ちを行い、結局時間が延びるという現象も実際に起こっています。

以上になります。ありがとうございます。

○蓮花座長

ありがとうございました。

○塚本委員

続きでよろしいですか、失礼します。

契約内容の書面化、運賃交渉や適正運賃収受の好事例につきまして、奈良県トラック運送事業者から直接的な事例報告はありませんでしたが、全国的な話又は新聞紙面上にて見聞きした話をさせていただきます。契約内容の書面化によって、運賃体系、荷役、待機付帯作業の料金、あるいは変更の条件であったり有効期限であったりを明確にすることができ、お互いのトラブルが減ったという事例があります。契約内容を書面化しない場合はやはり内容が曖昧になってしまい、トラック運送事業者がどうしても立場上サービスでいろいろな付帯作業を強いられるということは、昔からよく聞く話でございます。加えて、契約内容を書面化することによって、契約どおり時間内に納品までが遂行されなかったことを理由として運賃を払われないといったリスクの減少にはつながっていくと思っております。

運賃交渉につきまして、原価データに基づく運賃交渉で合意を得た事例が耳には入っております。純原価計算、人件費、車両の維持費、特に我々の現場で高騰がすごくさやかれている今車両代と修理代、あと燃料、待機時間コストなどを荷主と共有することできた会社では、運送原価を可視化することによって、適正運賃を求める根拠としての説得力が高まり、交渉成立に至った事例を聞いております。

あと、標準的な運賃には程遠いようですが、上場企業である大手荷主では、これら情報を全てお持ちであるので、自らが運賃交渉の場を設け、運賃を値上げすると事例もあるようでございます。とはいえ、なかなか標準的な運賃は厳しいハードルであると聞いております。

以上になります。

○蓮花座長

ありがとうございました。

続きまして、日本通運、岸元委員にトラック運送事業者のお立場から、2024年問題に対する取組や課題などを御紹介いただこうと思います。よろしく申し上げます。

○岸元委員

日本通運の岸元でございます。よろしくお願いいたします。

弊社としましては、将来、輸送力が不足することに対してお客様の意識が2024年問題を

契機として大きく変化しており、また各行政機関、トラック協会などの運輸業界の発展への御尽力によって、年々取引環境はよくなっていると感じております。弊社からの輸送条件の見直しや運賃料金の面の要望につきましても、お客様に多くお聞きいただけるように変化をしております。しかしながら、やはり一部の関係先では、弊社からの要望を受け入れていただくことができない状況もまだまだあります。今後も御依頼される運送をお引き受けさせていただくためには、お互いにビジネスパートナーとして関係を構築させていただきたいと思っております。

今、労働力を確保することが大変難しい状況になっています。トラックドライバー、事務職スタッフも含めていかに少ない人員でこれまでと同様に同量の荷物を運んでいくのかということに取り組んでおります。例えば、IT化とか共同配送によって、1台当たりの輸送力や積載率の向上に努めて、少ない人員で運び切るというところに注力しております。今言われております労働時間規制緩和についても、注視していく必要があると思っております。また、荷待ち時間の減少を目的にバース管理システムの導入など話題になっておりますが、バース管理システム導入によって、お客様のところでの待機時間が減少している一方で、後方での事務作業が増えております。具体的には、時間の入力やその変更も頻繁にあること、予約システムの受付開始時間がお客様によって、前日からとか1週間前とか、いろいろなパターンがあり、そのお客様に対応した事務作業も増えているという状況でございます。

いずれにしましても、今後2030年問題に向けても輸送力が不足することに対して、どのようにして運び切っていくのかということ工夫してやっていっているというのが実情でございます。

以上になります。

○蓮花座長

ありがとうございました。

続きまして、品川工業所、山本委員より、荷主企業として取組などを御紹介いただきたいと思います。よろしく申し上げます。

○山本委員

品川工業所、山本でございます。

何回もここへ出ていただいている方は御理解いただいていると思っておりますが、私どもの荷物は、ワンオフの機械であり、全国中にいろいろな大きさの機械を不定期に送っております。一定量、同じ期間に同じ量を同じ時間に出すという訳でもないため、来ていただけるトラック運送事業者を確保するのに非常に苦労している状況でございます。今までなじみのトラック運送事業者がいましたが、非常に今回のいろいろな規制とかでトラックドライバーもいらっしゃらなくなってきており、「もう運べません」や「いません」とか「できません」という話が増えてきており、結局運送を引き受けができないということが生じているというところがございます。仕方がありませんので、新規の事業者に運送をお願いしておりますが、先ほど申し上げましたように機械がワンオフであり、どのように梱包するのかや荷締めするのかについて一から御説明し、向こうの方に一から御理解していただく必要があります。そのため、非常に非効率な荷待ち時間というのか、何時間というのか分からないのですが、1回の運送でお互い非常に非効率なことが生じておりま

す。1回運送したとしても、次は同じ機械ではなく別の機械であるので、また一から御説明して、一から理解していただいて、運送いただいているため、当社の場合には非常にコストの高い物流が発生している状況にあります。なかなか工夫するというよりは、何とか運んでいただけるトラック運送事業者を探しているというところが現状でございます。

以上になります。

○蓮花座長

ありがとうございました。

続きまして、事務局より委員の皆様へ御案内しておりました、昨年度を終えて時間外労働上限規制や改善基準告示への対応状況、また今年度の団体としての取組などについて御発言をいただきたいと思っております。御発言がある方は挙手をお願いいたします。

では、順番に指名をいたしますので、少しでも御発言いただければと思います。

まず、昭和工業団地協議会の川端委員、何か御発言をお願いいたします。

○川端委員

私は、今回はじめて委員に就任することになりました昭和工業団地協議会川端です。

私は、トラック運送事業も行っておりますので、塚本会長がおっしゃったことや吉岡副会長がおっしゃったことは、実体験として感じております。こうした協議会にてトラック運送事業に取引環境や改善についていろいろ考えていただいて、少しずつ改善していただいていることは本当にありがたいなと思っております。昭和工業団地協議会では、周辺環境づくりに取り組んでいます。待機しているトラックの駐車につきまして、荷主企業の敷地での駐車であればもう問題ない訳ですが、コープの前やちょっと道幅が狭い道路で待機しているトラックがよくあり、トラックがやはり迷惑をかけていると思うことがあります。昭和工業団地は交通需要があることから、加えてトラックは車両重量が大きいこともあり、道路の陥没がやはりひどいように思います。昭和工業団地の周辺では、トラック車両が多く通っており、もう毎年陥没が幾つか発生していることを確認しており、危険な状態であると思っております。また、大和中央道の横断につきまして、横断歩道と信号を1つ造ってもらった訳ですが、まだまだ信号がないところで歩行者が渡っており、駐車場が向こう側にあり、そういった危険性がたくさんあると日々感じております。

○蓮花座長

私は京都の南部のほうのけいはんな学研都市にいますが、確かにトラックがいろいろなところで止まっており、慣れているトラックは割分かったところに止まっている一方で、慣れていないトラックがかなりとんでもないような止め方をしているのを見ております。これらは、トラックドライバーの問題だけではなく、やはりきちっとエリアごとにいろいろと情報発信をしていくことや企業側も理解すべきであろうと感じております。

それでは続きまして、奈良県倉庫協会の岩村委員、何かございますでしょうか。

○岩村委員

お疲れさまです。奈良県倉庫協会の事務局の岩村です。今日、会長は欠席であるため、私が代理として出席しております。

倉庫事業者としては、倉庫業法によって倉庫委託約款が定められています。標準倉庫委託約款が本年の4月1日に施行されます。その内容は、今皆様がお話しになった内容に即して対応できるような内容になっており、よく言われる附帯業務、その料金化、倉庫業者として料金化です。

また、商慣習の見直しが大きなテーマになるかと思えます。今御発言がありましたように、従来でしたらある意味では、トラックドライバーが附帯業務を行うことによって生産性が上がっていた面がありますが、附帯業務を無償化しないように、きっちり商慣習を見直していくのが今の改革になるように思えます。奈良県倉庫協会としても、これに合わせた内容を今現行で進めている状況です。従って、個々事情があるにしても、基本的なところとして、待ち時間の削減、またパレチゼーションなどに対応できる倉庫業を進めているところです。

以上になります。

○蓮花座長

ありがとうございました。

続きまして、全日本運輸産業労働組合奈良県連合会の浦久保委員、お願いいたします。

○浦久保委員

私からは3点申し上げます。

まず1点目は、基準告示における労働時間についてです。資料2を拝見しますと、奈良においても一定数の違反が見受けられたのではないかと認識しております。特に、1日の拘束時間、休憩時間、連続運転時間の3点について課題が顕著であると感じました。

背景として、働き方改革によりドライバーの時間外労働の上限規制が開始されましたが、現場では依然として荷待ち時間や荷役時間など、ドライバーの責任によらない時間が存在している実態があると考えており、今まで言えなかったことを表に出せるようになったのではないかと考えております。

今後とも荷待ち時間の削減や予約システムの円滑な運用など、荷主も含めた一体的な改善を、より一層進めていただきたいと考えております。

次に2点目は、取引適正化法（取適法）の改正についてです。特に特定運送委託が対象となった点は、物流業界にとって大きな前進であると受け止めております。

一方で、法律が施行された後も、現場においては荷主や発注者の理解が十分に進んでいない状況も見受けられます。

こうした中、運輸労連としては、2026春闘における生活闘争として「実質賃金1%の引き上げ」を社会的に定着させることを掲げております。深刻な人手不足の中で、この考え方を広く周知していくことが重要であると認識しております。

また、令和8年1月22日の役員会議においても取適法の内容を共有し、春闘交渉の中で本法の趣旨を踏まえながら、企業の持続的発展と労働時間改善の両立を目指し、職場での理解促進に取

り組んでいるところです。

最後に3点目は、価格転嫁についてです。資料4にも触れられていましたが、一部では価格転嫁が進展していると認識しております。しかしながら、依然として口約束による運賃設定などの慣行も残っております。

現在、物流改正法に基づき契約内容の書面化が進められていると承知しておりますが、従来の商慣行の見直しには時間を要しており、十分な価格転嫁が難しい実態があります。

そのため、法律の趣旨が現場の隅々まで行き渡ることを期待するとともに、組合としても役員を通じて現場への周知徹底に努めてまいります。

以上になります。

○蓮花座長

ありがとうございました。

それでは、奈良経済産業協会の江口委員、お願いいたします。

○江口委員

奈良経済産業協会の江口と申します。

本協会は、現在460社の会員企業がいらっしゃいます。ほとんどがものづくりの企業です。今お話がありました労働時間や取適法の問題についても、本協会は480社に対しての人材育成と、研修会の開催によって、労働問題についてのサポートをすることに尽力しております。先ほど申しましたように、労働時間や取適法に関する研修・セミナーの開催を通して、人事担当者、労務担当者と呼び、ボトムアップから周知しています。もちろん経営者がしっかり理解していただければ問題がない訳ですが、なかなかまだ十分御理解されていない経営者もいらっしゃるので、人事・労務担当者から経営トップに上げていくようなボトムアップの体制も取っているという状況です。これからも縷々法改正が続いていくかと思いますが、それに応じた研修を行い、研修内容などを毎年ブラッシュアップし、取り組んでいきたいと考えております。引き続きどうぞよろしくお願いしたいと思います。

○蓮花座長

ありがとうございます。

それでは、奈良県商工会連合会の今仲委員、よろしくお願いいたします。

○今仲委員

奈良県商工会連合会の今仲でございます。

奈良県商工会連合会の会員としては、奈良県内33市町村にございます商工会が会員でございます。それら商工会の会員としては、12,500の事業者がいます。物流業に特化していろいろなことを分析している訳ではなく大変恐縮ではありますが、さきほど江口委員から御発言がありましたように、取適法の改正に注目しております。去年から取適法についてしっかり研修を内部で進めており、またパートナーシップ構築宣言は33商工会のうち30の商工会は宣言しております。その中

の会員事業者がどこまで宣言できたのかにつきましては、ちょっとまだまだであり、会員事業者の3%に満たないかなという感覚でございます。やはり中小規模事業者にとっては、価格転嫁によって適正な価格にて取引をしていくことが今後の持続可能な道になると考えておりますので、しっかりと進めていきたいと思っております。

賃上げにつきましては、大体2%以内です。一方で、公務員の給与の上昇は、令和7年度の人事院勧告として3.19%でした。本当に2%以内までというところが4割でございますので、先ほど浦久保委員から1%の賃上げを定着させたいというお話がありましたように、やはり実態としてそうなんだなというのを感じております。県内のどこの事業者の話とは言えませんが、私は県内や県外のトラック運送事業者の知り合いがおりますので、賃上げの話をしたところ、やはり賃金の上昇は、1人当たりの月給で3,000円がやっというお話で、もう一方の事業者でも1.5%行けたらいいほうではないかというお話を何度か聞かせていただきました。賃上げをできない事業者は全くできないという実態があるのではないかと思います、先ほど浦久保委員の御発言で1%の定着は願ける話と感じておりました。

なかなか価格転嫁ができない原因としては、やはり商慣行にあるのではないかと思います、例えば、取引関係について米の取引でも4次ぐらいまでであるということに驚きましたが、トラック運送業界においても元請、1次、2次、3次、4次といった多重下請構造があると伺っております。さらに驚きましたのは、輸送車両を持っていない貨物利用運送事業者いわゆる水屋がおり、電話1本で仕事をし、右から左に流し、手数料を取っている事業者や自社で引き受けられる量を超えて運送を引き受け、自社で実運送をすることなく、再委託しているトラック運送事業者もいると伺いました。こうした多重下請構造やただ取り次いだけ手数料を取る事業者が価格転嫁を難しくしている原因ではないかと思っております。間に入る人が多ければ多いほど経費を取っていくことに加えて、資料4で取引段階が深くになるにつれて価格転嫁割合が低いとあります。根本的に解決していくためには、今までなかったトラック運送事業者への5年ごとの更新制などは、本当にこの物流を行っている事業者が仕事をしていけるように、適正に事業を行っている事業者が報われるような業界になっていけるにはどうしたらいいかという視点を持って、力を入れて制度設計をしていくことが必要ではないかと思う。

以上となります。長くなりました。失礼します。

○蓮花座長

ありがとうございました。

それでは、近畿運輸局の河原次長、お願いいたします。

○河原次長

近畿運輸局の河原です。

すみません。本日貴重なお時間を頂戴しまして、外国人雇用に関するセミナーのチラシが「参考」と記載しております封筒に入っていると思います。先日、私が「ガイアの夜明け」というテレビを見ておりましたら、九州のトラック運送事業者であったと記憶しておりますが、確かベトナム人を雇用していくプロセスが紹介されておりました。これから少子高齢化、生産人口が減って

いく中、先ほど日本通運の岸元委員からお話がありましたが、今の物量をいかに運んでいくのかについて、やはり少しは外国人ドライバーを頼っていく必要があるのではないかと考えております。国としても、トラックではないのですが、バス、タクシーでは日本語の能力はN3が基本であるものの、条件付でN4まで下げられることになっています。そういったことから、これから外国人のドライバーを雇っていくことについて、積極的に取り組む姿勢なのかなと感じております。トラックでは、そもそもN4で対応できることになっております。外国人雇用に興味のある事業者は、直前で申し訳ありませんが、令和8年3月6日金曜日に近畿運輸局観光部が主催し、会場は大阪梅田にありますTKP大阪梅田カンファレンスセンターにて外国人雇用に関するセミナーを開催いたしますので、チラシにて周知させていただきます。観光部が主催しますが、内容は観光業界の外国人雇用に特段特化した訳ではなく、既にバス、タクシー、トラックで40名弱の方の参加になっております。本チラシにあるQRコードから申し込んでいただきたいところですが、現時点では期限切れになっておりますので、もし参加希望の方は直接この06-6949-6466までお問い合わせいただければと思います。観光部によると、空きが大分少なくなってきておりますので、お早めにお願ひしたいと思っております。

座長、申し訳ありませんが、外国人雇用につきまして、トラック運送事業者、トラック運送業界そして労働組合がいかに捉えていらっしゃるのか、現状であるとか、将来的に外国人ドライバーを採用していかないといけないと感じていらっしゃるのかに関して御意見をいただきたいのと、荷主側においても外国人ドライバーが荷受けに来られたときに、対応しにくいことがあるのかについても、お伺ひいただければと存じます。お願いします。

○蓮花座長

外国人雇用につきまして、奈良県トラック協会はいかがお考えでしょうか。

○塚本委員

ありがとうございました。奈良県トラック協会でございます。

近畿トラック協会でも先般、役員会に外国人ドライバーの話がありました。私もガイアを見させていただきましたが、仲介業者をしている教習所か何かを運営されている会社で、ベトナムであったかと記憶しておりますが、育成し、教育して、日本に送り込む事業者であったと思います。やはりここは本当に二極化していくのではないかと思います。会社の業務内容によって、もう全く無理というところもあれば、もう既に何人か例えば2人受け入れた和歌山県の事業者が「この間来てくれて、若い子が来てん」と言って喜んでいました。ここは本当に分かれるところだと思います。やはり当然運転免許や道路交通法、あとは言語の壁もあります。だから多分工場から倉庫の横持ち作業や社内的な物流であれば全然問題なく行けるとは思いますが、やはり直接販売の荷物で、直接お客様のところへ行って挨拶の問題やいろいろな伝票の受け取りなどはちょっとハードルが高いなと考えられるところもあると聞いております。他の事業者で、トラック協会には営業に来りましたが、まだ奈良県トラック協会としてはセミナーの開催までは至っていない状況でございます。

以上になります。

○河原次長

ありがとうございます。

○蓮花座長

浦久保委員、何か。

○浦久保委員

私外国人ドライバーの受け入れにつきまして、申し上げます。

定義の整理が難しい部分もありますが、すでに日本国籍以外の方がトラックドライバーとして現場で活躍されている実態もあることから、必要で起用されていると認識しており、その点について特段の違和感は持っておりません。

今後の外国人労働者の雇用につきましては、人手不足が深刻化する中で、必要な施策の1つであると認識しております。

一方で、労働組合の立場としては、外国人労働者であっても日本人と同等の賃金・労働条件が確保されるべきであると考えております。

賃金を抑えることを目的として外国人労働者を受け入れるという考え方については、明確に反対する立場です。

以上になります。

○蓮花座長

今語学の壁みたいなのは結構崩れてきており、Google翻訳、DeepL翻訳で日本語から例えば英語なりドイツ語なりに変換できるようになっております。昔に比べれば、10分の1以下の労力で、時間も短時間にできます。会話もポケトークが何年も前からありますが、ほぼ同時通訳並みのものがそろそろ出てきており、日本語で話すフランス語でもイタリア語でも選択すれば自動で話してくれるようです。そうすると、語学の壁は比較的に早くなくなるだろうと思います。一方で習慣、生活習慣のほうがやはり大きな問題であり、それに対する研修プログラムをしっかりと取って、そういう人のリーダーを育てて、入ってくるその国の人を言わば日本人並みの待遇なりケアをし、きちんと働いてもらうようにしないと定着しないと思います。もう語学の壁は一刻も早く取り払ってもらったら良いのではないかと思います。AIもありますし、そういうことも含めて、導入したところの好事例をどんどんと紹介していけば良いと思います。

さて、意見交換終了時間が迫ってまいりましたので、これだけは言っておきたい、あるいは事務局なり、協会のほうで先ほど質問とか発言に対して補足したい事項がありましたら、お伝えください。よろしいでしょうか。

委員の皆様、ありがとうございました。では事務局より、議題3、「その他」について、竹内支局長から説明をお願いいたします。

○竹内支局長

奈良運輸支局、竹内でございます。

皆様には本日、大変お忙しい中御出席いただき、ありがとうございます。大変貴重な意見、たくさんいただき、非常に勉強になりました。

本年度は、奈良運輸支局では奈良県トラック協会と連携して、昨年5月に物流改正法説明会、そして物流関係法令のセミナーなどを実施させていただきました。加えて、トラック・物流Gメンの活動として、トラック運送事業者への情報収集、そして荷主の皆様への周知活動をしっかり強化いたしました。荷主団体への周知依頼についてももしっかり対応してまいりました。

そして来年度は、令和8年1月1日より取適法が施行されましたので、これに伴って、物流関係法令などを踏まえて奈良労働局、そして公正取引委員会などとの関係機関とのしっかり連携を強化しながら、トラック輸送における取引環境、労働時間の改善をより一層取り組んでいきたいと考えております。

つきましては、令和8年度以降も、本協議会を開催して、取引環境、労働時間の改善のために、トラック運送事業者、荷主、行政と関係者が引き続き認識を共有していきたいと考えておりますので、委員の皆様方には引き続き、本協議会への御理解・御協力を賜りますようお願い申し上げます。本日は、どうもありがとうございました。

○蓮花座長

ありがとうございます。議題3、その他の御説明でした。何か御質問はございますでしょうか。よろしいでしょうか。

本日はかなり盛りだくさんの内容であり、新しい法律、あるいはいろいろな制度の変更や改革が次々とあって、なかなか対応していくのは会社としても、あるいは協会としても難しいことがあるかと思えます。先ほど人材育成の話がありましたが、労働者、あるいは経営者としても、今までこれをやってきてうまくいったと、私は会社のためにこれをやってきたという思いがあり、その中で今日の実態が生まれ、問題が出てきている訳です。それらを法律だから駄目と切っていくだけでは、なかなか解決には結びつかないだろうと思えます。法律だからというだけでなく、こういう新しい制度ができたので、どのように運用することが企業のため、労働者のためになるかという合意をつくっていくのが大切ではないかと思えます。まだまだ法律は施行されても、次、これからどうなるんだという、幾つか新しい展開がまだのところが多い訳ですが、今年、来年、どんどん新しい成果も上がってくる一方で、課題も出てくると思えます。そういう実態に応じて、奈良県としての問題については取り組んでいければと思います。

本日はどうもありがとうございました。

それでは、以上で本日予定されていた議題は全て終了いたしましたので、進行を事務局にお返しいたします。

○事務局（奈良運輸支局 東）

蓮花座長、委員の皆様、本日は誠にありがとうございました。

最後に、奈良労働局労働基準部長の米村様より御挨拶を申し上げます。

○米村部長

奈良労働局で労働基準部長をしております米村でございます。

閉会に当たりまして一言御挨拶を申し上げます。本日は熱心に御議論いただき、ありがとうございました。

本日の協議会では、令和6年4月に時間外労働の上限規制が適用されて以降の奈良県内の取引環境や労働時間の実態について、荷主、トラック運送事業者、双方のお立場から貴重な御意見や実態などについての御報告を頂戴いたしまして、その内容を各構成委員の皆様と共有することができたと考えております。引き続き、この2024年問題後の現場の変化や課題を正確に把握し、改善につなげていくことが重要であると改めて認識したところでございます。また相次いで改正施行が進む関連法令につきまして、各行政機関から御説明がございましたが、中でも物流改正法においては、荷待ち、荷役作業の削減に向けた発着荷主の努力義務や、書面交付義務の徹底が求められております。併せて、トラック適正化二法では、適正原価を下回る運賃の制限や、再委託回数制限など、持続可能な物流の確保に向けた大きな制度改正が進んでおります。こうした内容につきましては、引き続き地域の荷主、トラック運送事業者の皆様への丁寧な周知が求められております。私ども奈良労働局としましても、労働基準監督署による発着荷主への長時間の恒常的な荷待ちの改善や、改善基準告示の遵守に向けた要請とともに、標準的運賃や物流改正法などの周知にも取り組んでいるところでございます。

今後とも関係省庁との連携を密にして、必要な改善支援を行ってまいりたいと考えております。本日の議論を踏まえ、奈良県における取引環境と労働時間改善の取組をさらに前進させるべく、皆様と一体となって持続可能な物流の実現に向けて取り組んでまいりたいと考えておりますので、引き続きよろしく願いいたします。本日は誠にありがとうございました。

○事務局（奈良運輸支局 東）

米村様、ありがとうございました。

以上をもちまして、第14回トラック輸送における取引環境・労働時間改善奈良県地方協議会を閉会とさせていただきます。

また、次回開催日程につきましては、後日改めて御連絡させていただきます。本協議会は、例年3月に実施しておりますが、法改正など対応し、より効果的に協議会を実施するためにも、開催時期については3月以外の時期に実施する場合もございますので、御理解のほどよろしくお願い申し上げます。

なお、冒頭に御案内しましたとおり、本日の議事概要につきましては、後日、近畿運輸局のホームページで公表させていただくこととしておりますので、公表前に委員の皆様にご確認について御案内させていただきます。その際は御協力のほどよろしくお願い申し上げます。

本日は長時間にわたる御議論、御参加、誠にありがとうございました。